

해운시황 포커스

통권 180호 (2013.08.26~08.30)

한국해양수산개발원 | 발행:김성귀 | 편집:해운시장분석센터 | 02)2105-2758

121-915 서울시 마포구 매봉산로 45 (KBS미디어센터빌딩 16층)

뉴스 & 이슈

황진희 센터장 (hjh@kmi.re.kr)



세계 컨테이너항 100위 통계와 시사점

- ▶ 최근 발표된 세계 100대 컨테이너 항만 순위에서 특징을 찾는다면 '중국 항만의 지속적 성장'을 다시 확인한 것임
 - 상위 10위 컨테이너항 중에서 중국에서만 197만 TEU를 처리하며 7개 항을 배출함
 - 2012년 상위 100위 항만 중에 중국 항만은 16개로 2011년과 동일하지만, 상위 10위 컨테이너 항만은 전년도 6개에서 2012년에는 7개(상해, 홍콩, 선전, 닝보, 광저우, 칭다오, 톈진)로 1개가 늘었음
 - 이는 2011년 3.4% 증가하고 조사된 100개의 컨테이너항 전체 처리량의 40%를 차지하는 수치임
 - 톈진항이 전년에 비해 6.2% 증가한 1,230만 TEU를 처리하면서 새롭게 10위에 들어갔음
- ▶ 유럽의 대형항만은 중국 항만의 부상으로 대부분 후순위로 밀려나고 있음
 - 로테르담항은 2012년에 187만 TEU를 처리하여 처음으로 10위권 밖으로 밀려나는 사태를 맞이함
 - 로테르담항은 지난 1991년에는 378만 TEU를 처리하여 세계 4위를 기록한 이후 1998년까지 4위를 유지하고 2007년까지도 7~8위를 유지했으나, 중국 경제가 급성장하는 2008년부터 매년 후퇴를 하여 2011년 10위, 2012년 11위를 기록함
 - 엔트워프항도 1990년도 후반에는 8~10위에 올랐지만, 2004년 이후부터 10위권 밖으로 밀려난 후 2012년에는 15위까지 추락했음
- ▶ 반면 아시아권 항만의 세계 순위는 상승과 하락 등을 다양하게 나타내고 있음
 - 우선 말레이시아 포트클랑항은 4.1% 증가한 1,000만 TEU, 인도네시아 탄중 페리옥항은 9.8% 증가한 620만 TEU를 처리하는 등 상승세를 보여준 항만들임
 - 일본의 동경항은 2.4% 증가한 475만 TEU를 처리하여 28위를 기록했으나, 요코하마항은 305만 TEU를 처리하여 전년대비 물량이 1.0%포인트 하락했음
 - 대만 카우슝은 1.5% 증가한 978만 TEU를 기록했으나, 순위는 13위에서 12위로 하락함
- ▶ 우리나라 항만은 부산항을 제외하면 세계 순위가 하락했음
 - 부산항은 2012년에 1,704만 TEU를 기록, 세계 5위를 유지했고 물동량도 전년대비 5.3%가 증가했음
 - 여수광양항은 215만 TEU를 처리, 물량은 3.3% 증가했지만 순위는 전년도 62위에서 내려간 63위를 기록함
 - 인천항은 전년에 비해 0.8% 감소한 198만 TEU, 순위는 3단계 내려간 69위를 기록함
- ▶ 컨테이너 항만 물동량은 변화는 각국의 경제상황을 그대로 반영하고 경우에 따라서는 경제를 예상할 수 있는 선행지표로도 해석될 수 있음
 - 중국과 동남아 각국의 경제성장으로 이 지역 항만의 컨테이너 물동량이 성장한 반면 유럽, 미국, 일본의 경기부진으로 컨테이너 항만 물동량이 감소하거나 세계 순위가 하락했음
 - 수출입 컨테이너 물동량은 자국 경제 상황을 그대로 보여주기 때문에 환적물동량과 수출입 물동량을 구분하여 고찰할 필요가 있음
 - 국내 침체에도 부산항의 물동량 증가와 순위 유지는 환적 물동량이 크게 기여했음

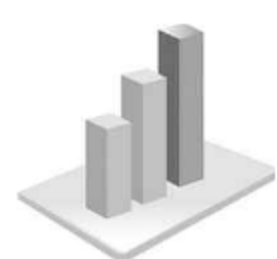
건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



BDI 하락세 반전

- ▶ 금주 BDI는 1,146p(8월 28일)를 기록, 지난 주 대비 10p(1%) 하락
 - BDI는 일주일 간 등락을 보이면서, 8월 27일 1,169p를 기록(케이프 운임이 연중 최고치인 16,605달러/일을 기록)한 이후 하락
 - 케이프 운임이 전주 대비 583달러/일(4%) 하락하며 15,759달러/일을 기록
 - 파나마스 운임은 보험세를 보이며 전주 대비 27달러/일(0%) 하락하며 7,193달러/일
 - 수프라막스는 전주 대비 143달러/일(1%) 상승, 핸디사이즈도 95달러/일(1%) 상승
- ▶ 케이프 선형은 주 초까지 태평양/대서양/남아프리카 등의 양호한 물동량 유입으로 시황 지지세를 보였으나, 8월 28일 대서양 수역의 시황이 약세로 전환하면서 전체 시황이 전주 대비 소폭 감소
 - 주 초까지 서호주 철광석, 브라질→중국 철광석 물동량 유입이 양호한 것으로 알려졌으며, 올해 4분기 FFA 평가치가 22,500달러/일에 이르면서 선주의 운임협상력이 제고되면서 시황상승의 호재로 역할
- ▶ 파나마스 시황은 대서양 수역에서 일부 신규 석탄 물동량이 유입되었음에도 불구하고, 시황상승으로 이어지기에는 부족하여 약 보험세를 기록
 - 태평양 수역에서는 케이프 운임 대비 현저히 낮은 수준의 운임을 기록하는 파나마스 선형을 활용하는 화물분할 전략이 대두되면서 파나마스 시황의 추가하락을 막은 것으로 해석
- ▶ 수프라막스 이하 선형은 보크사이트, 니켈 등의 물동량은 양호한 반면, 석탄 물동량은 저조한 것으로 알려지면서 보험세
- ▶ 한편, 올해 7월까지 중국의 석탄 수입물량 중 호주의 수출물량 증가율이 전년 대비 50% 증가한 것으로 나타난 반면, 인도네시아는 7% 증가에 그친 것으로 나타남
 - 이에 따라 상대적으로 대형선의 톤-마일 증가효과가 있는 것으로 평가됨
- ▶ 글로벌 금융위기 이후, 기존의 선사/선주 중심의 선박투자가 금융기관, 화주의 운송자회사 등의 선박투자 확대에 다양화되는 가운데, 조선소의 선박투자 참여가 주목됨
 - Lloyd's List가 지난 7월에 보도한 바에 따르면, 중국의 세계 2대 조선소인 중국국영조선소(China State Shipbuilding Corp.)가 홍콩에 해운 자회사를 설립하여 자사에 선박을 발주하고 이 선박을 다른 용선주에게 대선하는 영업이 올해 들어 확대되고 있음을 보도
 - 이 같은 선박투자 다변화로 향후 해운시장의 공급부분 불확실성이 증대될 것으로 전망됨



		금주 (8.28)	(전주비)	2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,146	(-10)	698	1,179	909	647	1,624	920
	BCI	2,284	(66)	1,209	2,268	1,547	1,082	2,955	1,573
	BPI	901	(-11)	651	1,210	953	418	1,738	963
	BSI	934	(15)	664	981	851	600	1,300	904
	BHSI	531	(11)	410	569	510	366	719	516
		(8.23)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	14,750	(-1000)	9,250	15,750	10,599	8,000	13,500	10,034
	Panamax	9,375	(625)	7,750	9,875	8,776	7,500	12,000	9,706
	Handymax	8,500	(-)	7,500	8,500	8,088	7,250	10,500	8,649
		(8.28)							
운임(\$/day)	Capesize	15,759	(-583)	4,205	16,605	7,970	2,644	23,991	7,681
	Panamax	7,193	(-27)	5,163	9,680	7,563	3,336	13,877	7,684
	Supramax	9,763	(143)	6,938	10,259	8,919	6,277	13,594	9,462
	Handysize	7,668	(95)	6,108	8,343	7,547	5,489	10,414	7,359

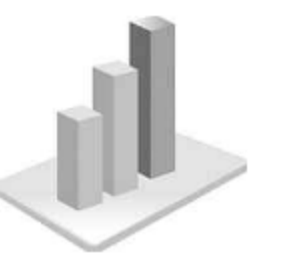
컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



신흥국 외환위기 불안에 따라 컨테이너선 시장의 영향에 주목

- ▶ 중국컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 1.0p 상승한 1,133p, 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 0.6p 상승한 503.3p를 기록했다
- ▶ 지난 주도 기간항로의 운임하락이 나타난 가운데, 남미 및 홍해 등 기타항로의 운임상승으로 지수 상승을 이끌었음
 - 상해발 기준 운임은 약세를 보였는데, 유럽항로는 이 전주에 비해 TEU당 96달러 떨어진 1,238달러를 기록했으며, 미서안항로는 FEU당 52달러 하락한 1,889달러를 나타냈음
 - 홍콩 HSBC은행이 발표하고 있는 중국의 구매관리자지수(Purchasing Managers' Index ; PMI)는 4개월 하락 이후 처음으로 상승하였는데, 8월 기준 지수는 50.1p로 지난달 47.7p에 비해 높아졌음(50p를 기준으로 그 이상은 확장 국면, 그 이하는 축소 국면 의미)
 - 한편, 미국의 경우도 생산 등 제조업 활동이 활발해지면서 상승 국면에 있는 것으로 판단되며, PMI는 지난달 53.7p에서 53.9p로 상승했음
 - 아울러 유로존 상황이 나아지고 있는 상황인데, 3분기가 현재보다 더욱 기대할 수 있다는 분위기임
- ▶ 다만, 최근의 신흥국 중심으로 외환위기에 대한 우려가 번지고 있는 상황이며, 대표적인 국가들은 인도, 인도네시아, 브라질 등임
 - 이는 성장세가 빠른 국가들로서 해상물동량 상승세가 그 만큼 빠르게 증가하고 있는 국가들이라 볼 수 있으며, 더욱이 벌크시장에도 상당한 영향력이 있는 국가들임
 - 특히, 선진국 중심인 기간항로의 물동량 둔화 등으로 운임 보전이 어려운 상황에서 선사들은 이들 국가 중심의 항로에서 그나마 운임보전을 받고 있는 상황이었음
 - 이에 따라 향후 이 국가들의 외환위기가 실물경제에 영향을 줄 정도로 파급효과가 커지는 경우 컨테이너선 시장에도 상당한 영향을 미칠 것으로 보임
 - 3분기 시장은 이들 신흥국의 외환위기의 영향, 그리고 계선량이 다시 급격히 줄고 있는 상황에서 공급량 충격에 대비하는 것이 컨테이너선 시장의 과제로 등장할 것으로 예상



		금주 (8.23)	(전주비)	2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,133	(1.0)	1,013	1,152	1,092	896	1,336	1,171
	유럽항로	1,519	(-11.1)	1,027	1,530	1,352	897	1,901	1,535
	미서안항로	1,070	(-736)	1,053	1,189	1,093	859	1,177	1,053
	일본항로	810	(5.1)	719	810	754	733	815	777
	한국항로	690	(5.5)	565	690	611	557	682	622
	동남아항로	838	(6.1)	809	916	851	848	964	909
		(8.28)							
용선지수(HRCI)		503.3	(0.6)	458	505	485	456	514	478
운임	한일(All in)	수출	730	(-)	730	730	710	730	725
		수입	610	(-)	610	620	600	620	615
	한중(All in)	수출	309	(-)	309	374	330	374	360
		수입	469	(-)	469	494	490	494	493
	동남아(All in)	수출	830	(-)	780	880	670	780	743
		수입	590	(-)	540	640	490	540	524

유조선 시장

안영균 연구원(ahnyg@kmi.re.kr)



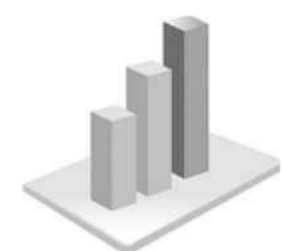
VLCC - 수익 하락세 지속, 운임 소폭 하락

- ▶ 수익은 8,813 달러/일로 전주대비 92달러 하락, 운임지수는 WS 31.0으로 전주대비 WS 1.0 하락함
 - 원유수요는 소폭 상승하였으나 근본적인 수급 불안으로 인하여 수익은 5주 연속 하락하며 하락세 지속되고 있음. 단 중동지역의 원유 생산 감소 등으로 인한 미국산 수입 증가는 톤마일 효과를 통해 향후 운임상승의 요인으로 작용할 수 있을 것임
 - 선박연료유가는 이집트 사태 악화로 인해 대부분의 항만에서 크게 상승했는데 당분간 혼조 및 상승세를 보일 것으로 예측됨. 이는 운임 하락으로 어려움을 겪고 있는 선사들에게 이중고의 부담으로 작용하는 것임
 - 리비아 정전 사태가 아직 해결되지 않은 가운데 일부 리비아 항만이 폐쇄되었으며 이는 VLCC 수요 감소를 통해 운임을 하락시키는 방향으로 작용하였음
 - 수에즈 막스 사이즈 원유 물동량은 서아프리카 지역 포함세, 지중해 지역은 소폭 상승하였으며, 아프라막스 사이즈는 UKC(영국 해안) 지역에서 비교적 큰 폭의 증가를 기록하였음



제품선 - 수익 증가, 운임 소폭 상승

- ▶ 수익 7,338 달러/일로 전주대비 278 달러 상승하였으며, 이는 4주 연속 하락하다가 소폭 반등한 것임. 운임은 WS 117.5로 소폭 상승하였음
 - 제품선 시장이 과잉공급 상황을 벗어나지 못하고 있는 가운데, 철재가격 약세 및 미 양적완화 중단 등 세계경제 불안감 확산으로 향후 해체시장의 활성화는 기대하기 어려울 것으로 전망
 - 인도네시아 등 아시아 신흥국들이 내년도 경제 성장 목표치를 최근 발표하였는데, 이는 올해 대비하여 큰 변화가 없으나 소폭 감소한 것임 (인도네시아 6.4% 등). 중국의 각종 경제 지표도 계속 부진을 나타내면서 올해 성장률이 7%에도 못 미칠 것이라는 우려가 최근 제기되었음. 이는 중장기적으로 제품유 물동량의 큰 폭 반등은 어려울 것을 의미함
 - 금주 동아시아 지역 제품유 물동량은 개선되었으나, USG(멕시코만), USAC(미 대서양) 지역의 물동량은 아직 부진한 상황임



		금주	(전주비)	8월평균	2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(8.23)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	8,813	(-92)	9,940	1,351	24,566	14,049	1,746	40,260	18,296
	MR	7,338	(278)	8,542	7,060	18,266	10,102	6,722	18,538	10,675
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	18,000	(-)	18,000	18,000	21,000	18,809	19,000	26,000	22,125
	MR	14,500	(200)	14,313	13,500	14,500	14,103	12,500	14,250	13,514
운임지수(WS)	VLCC	31.0	(-1.0)	32.0	30.0	47.5	36.3	34.0	70.0	47.5
	MR	117.5	(5.0)	110.6	105.0	170.0	131.1	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향

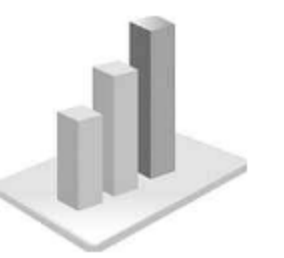


국토교통성 해사국 신에너지 수송, 해양산업 육성대책을 2014년도 예산에 반영

안영균 연구원 (ahnnyg@kmi.re.kr)

- ▶ 국토교통성 해사국은 8월 27일 2014년도 예산 개정 요청안을 발표하였음
 - 셰일 가스(비 재래형 가스) 외 신 에너지 수입 체제 확립을 위한 환경 정비에 7억 4,000만 엔을 투자하는 계획이 포함
 - 구체적으로는 향후 북미산 셰일 가스가 파나마 운하를 통해 수입 되는 것에 대비하여, 파나마 운하 통과에 적합한 차세대 LNG(액화천연가스) 운반선을 국제 기준에 통용되는 수준으로 정비하는 것임
 - 또한 차세대 대체 에너지로 주목받고 있는 수소를 해상운송하기 위한 기준 정비에도 노력을 다할 계획임
- ▶ 해사국 요청 예산은 2013년도 예산 대비, 54% 증가한 46억 4,000만 엔임
 - 특별기준 예산 편성으로는 위에서 언급한 북미산 셰일가스의 수입이 2017년부터 본격화 될 것으로 가정하고 7억 4,000만 엔 편성되었음
 - 일본은 셰일가스용 LNG 운반선 건조수요를 50~100척, 1조~2조 엔 규모로 추산하고 안전 기준을 타국에 비해 선도적으로 발의하고 이 기준이 국제적으로도 널리 인정되어 표준화 될 수 있도록 노력할 계획
 - 또한 연료 전지 자동차의 실용화를 통해 새롭게 수요가 전망되는 액화 수소 운반선의 안전 기준에 있어서도 검토 및 발의를 추진하려고 함
- ▶ 한편 일·호주 양국 정부는 수소의 생산·수입 프로젝트를 제휴하고 있음
 - 호주에서는 이용 가치가 낮은 저 품질 석탄을 이용해 수소를 생산하는 연구가 진행 중임
 - 액화 수소의 대량 수송에는 마이너스 250도 정도의 초저온 수송이 필요하므로, 해사국은 이와 관련된 선원의 안전 수칙을 검토하고 또한 호주 정부의 협조를 통한 국제 기준의 발의를 목표로 함
- ▶ 이와는 별도로 해양산업 육성을 위한 종합대책 예산으로 20억 엔 편성을 요청하였음
 - 구체적으로는 해양 개발 기술 개발 지원, 유체식 액화 천연 가스 설비(FLNG)의 안전 요건 책정 사업, 브라질 유전 개발 관련 해상 로지스틱 허브 기술 등이 포함됨
- ▶ 기존분야로는 일본인 선원의 확보·육성 사업이 금년도 예산과 동일한 1억 5,000만 엔이 편성되었음
 - 외국인 선원 확보를 위해 새로운 외국인 선원 공급 국가로 주목받고 있는 미얀마에 해기사 연수 교육제도 제공을 확대하기로 함
- ▶ 재해대응을 위한 특별예산도 요청하기로 결정함
 - 이는 2011년 대지진의 영향을 받아 평시 재해대응을 위한 대비책이 필요하다는 의식이 고조되었기 때문이며, 선박에 의한 긴급 수송과 이재민 지원 등에 1억 2,000만 엔을 편성 요청함
 - 재난 발생 시에 원활히 긴급 지원 체제를 이행할 수 있는 가이드라인을 정비하고, 긴급 사태시 대응 가능한 선박 및 항만을 파악하기 위한 데이터베이스를 구축

(출처: 일본해사신문, 2013. 8. 28.)





VLGC선 전망- DVB BANK

안영균 연구원 (ahnnyg@kmi.re.kr)

- ▶ 석유·가스 생산 및 원유 정제 산업 발전은 LPG 공급을 증가시킬 것이라고 독일 선박 금융은행인 DVB가 언급하였음
 - LPG는 가스 생산 과정 및 석유정제 과정 중에 발생하는 부산물임. LPG는 플라스틱을 제조하기 위한 석유화학산업 원재료, 차량 연료, 국내 난방연료유, 요리시 가열을 위한 연료유 등 매우 다양한 목적으로 사용되고 있음
- ▶ 중동지역에서 향후 LPG 공급이 증가할 전망이다, 이는 글로벌 석유·가스 생산량 증가와 석유정제시설의 발달 따른 것임
 - 중동 지역에서 생산된 LPG는 일정 부분 중동 역내에서 소비되며, 남은 양의 LPG 가스는 최근 들어 자가 공급량에 비해 수요가 빠르게 증가하고 있는 아시아 지역으로 공급됨
- ▶ 아시아 지역의 LPG 수요 증가로 인하여 다수의 선주들이 혜택을 볼 것임을 예측하였음
 - 예를 들어 VLGC(Very Large Gas Carriers)는 하루에 50,000US달러 이상의 수익을 볼 것이며, VLGC 향후 전망도 긍정적인 전망을 내 놓고 있음
 - 이때에 VLGC선은 LPG의 아시아 수송을 위한 최고의 수혜자로 부상할 것임
- ▶ 현재 VLGC 선복량은 높지 않기 때문에, 수익의 개선이 기대되며 추가적인 신조 발주가 늘어날 것으로 예상됨
 - DVB은행은 2013년 및 2014년 신조 발주 계약 건수에 따라 중장기적 운임이 결정될 가능성이 높다고 분석
 - 한편 VLGC 페선은 아직 선령이 낮기 때문에 당분간 발생하지 않을 것으로 예상됨
- ▶ 유조선 시장 중 VLGC는 매우 전망이 유망한 부문이라고 할 수 있음
 - 현재 100% 활용되지 못하고 있는(때로 계선 발생) VLGC가 수요량 증가를 통해 더 잦은 운항을 하게 되면 선박자산가치가 상승할 가능성이 있음

(출처: Lloyd's list, 2013. 8. 28.)



SCI 유럽 운임을 80% 인상 발표

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 인도 국영 해운회사는 유럽, 지중해, 흑해, 홍해 항로의 컨테이너 운임을 80% 인상한다고 발표함
 - 9월 1일자로 표준규격 20ft 컨테이너를 이들 항로로 목적지에 보내는 비용이 \$450에서 \$750으로 오를 예정
 - 그리고 40ft 컨테이너 운임율은 \$750에서 \$1,350로 급증할 예정
- ▶ 인도 국영 선사 운임 인상은 연료비, 보험료, 항만처리 요금 인상에 것으로 알려짐
 - 동 회사 관계자에 따르면, “금번 결정은 그간의 손실을 고려하면 낮은 감이 있다”고 하면서 “이번에는 우리가 이 결정을 고수할 수 있기를 기대한다”고 덧붙임

(출처: Lloyd's List, 2013. 8. 28.)



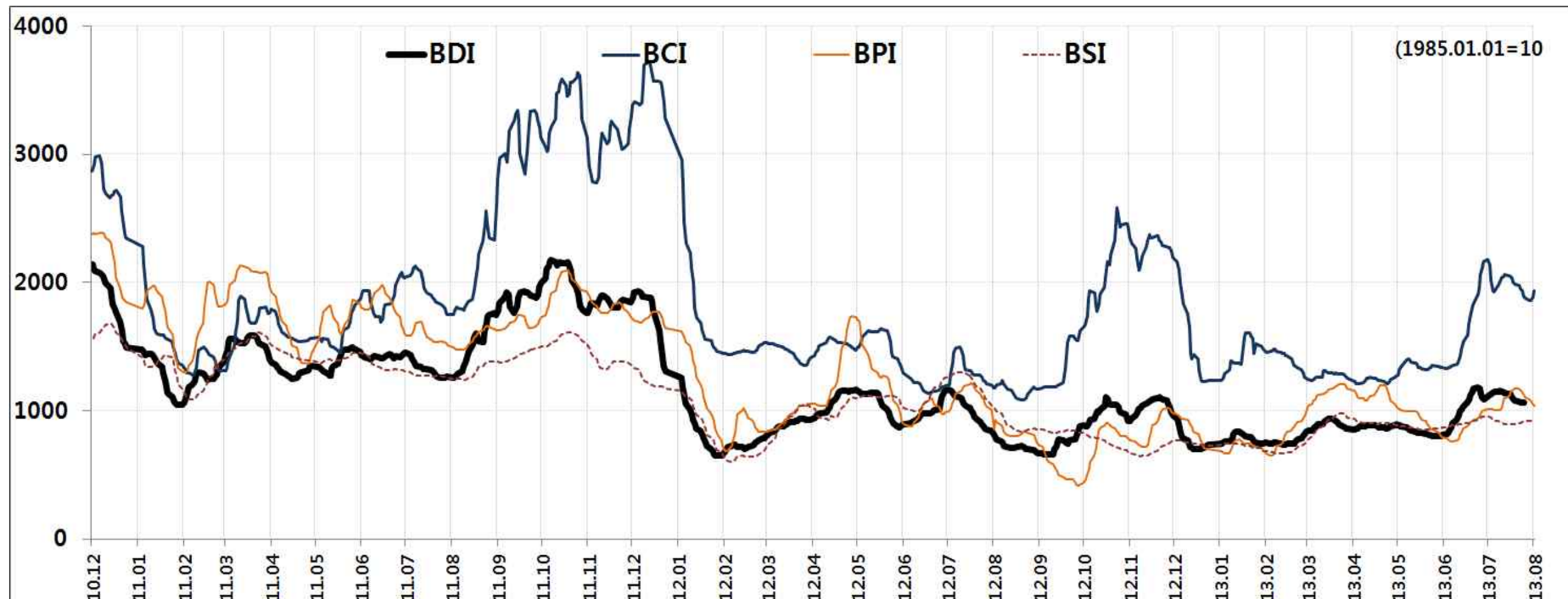
머스크 아이슬란드 서비스 중단

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 머스크라인과 European shortsea 그리고 피더 자회사 SeaGo Line은 10월 1일부터 더 이상 아이슬란드에 화물운송 서비스를 제공하지 않음
 - “이번 변화는 우리의 기존 서비스 제공의 상업적 그리고 재정상의 실행가능성을 광범위하게 검토한 후 결정되었다”고 선사들이 전함

주요 해운 지수 동향

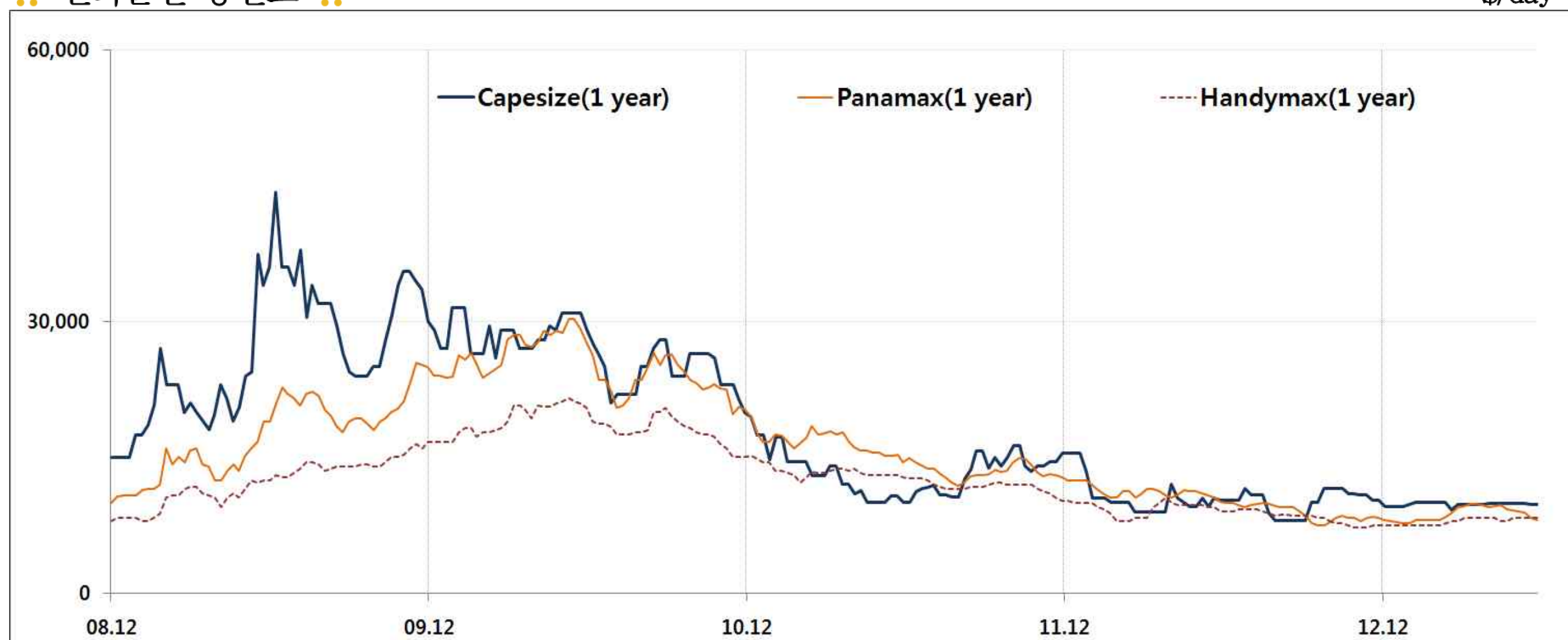
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange

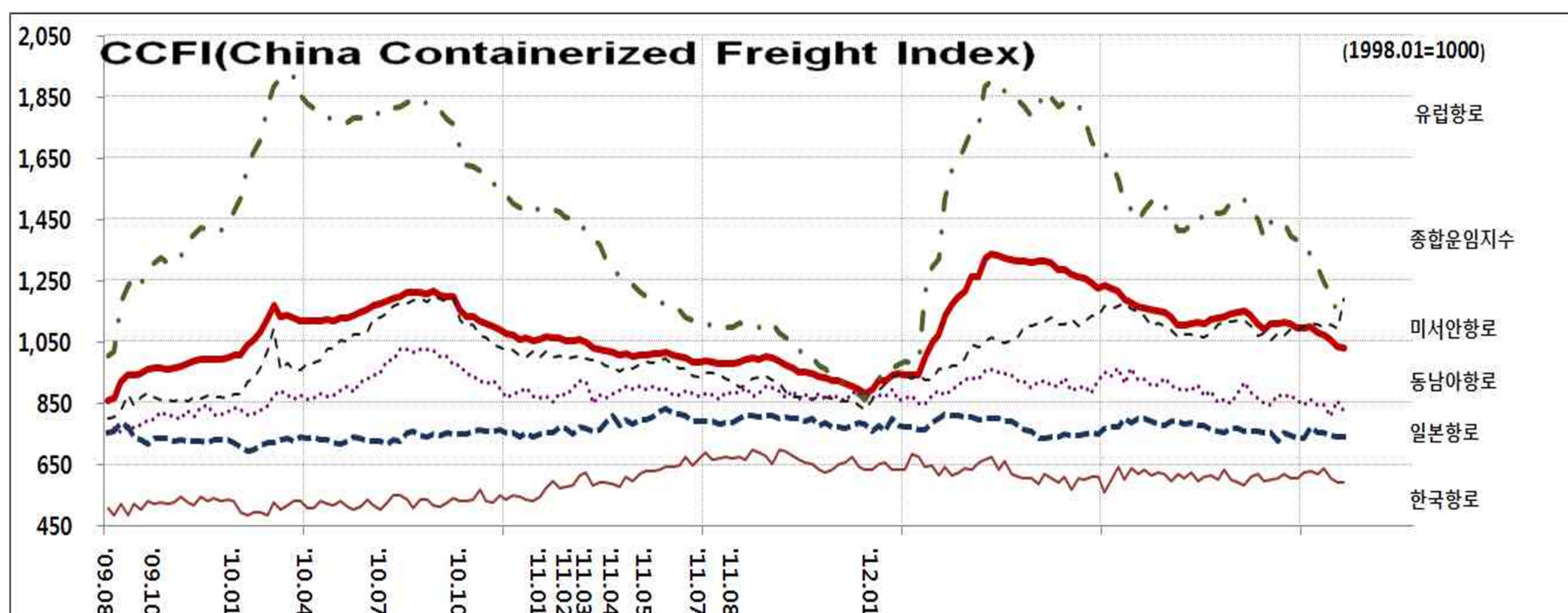
건화물선 용선료

\$/day



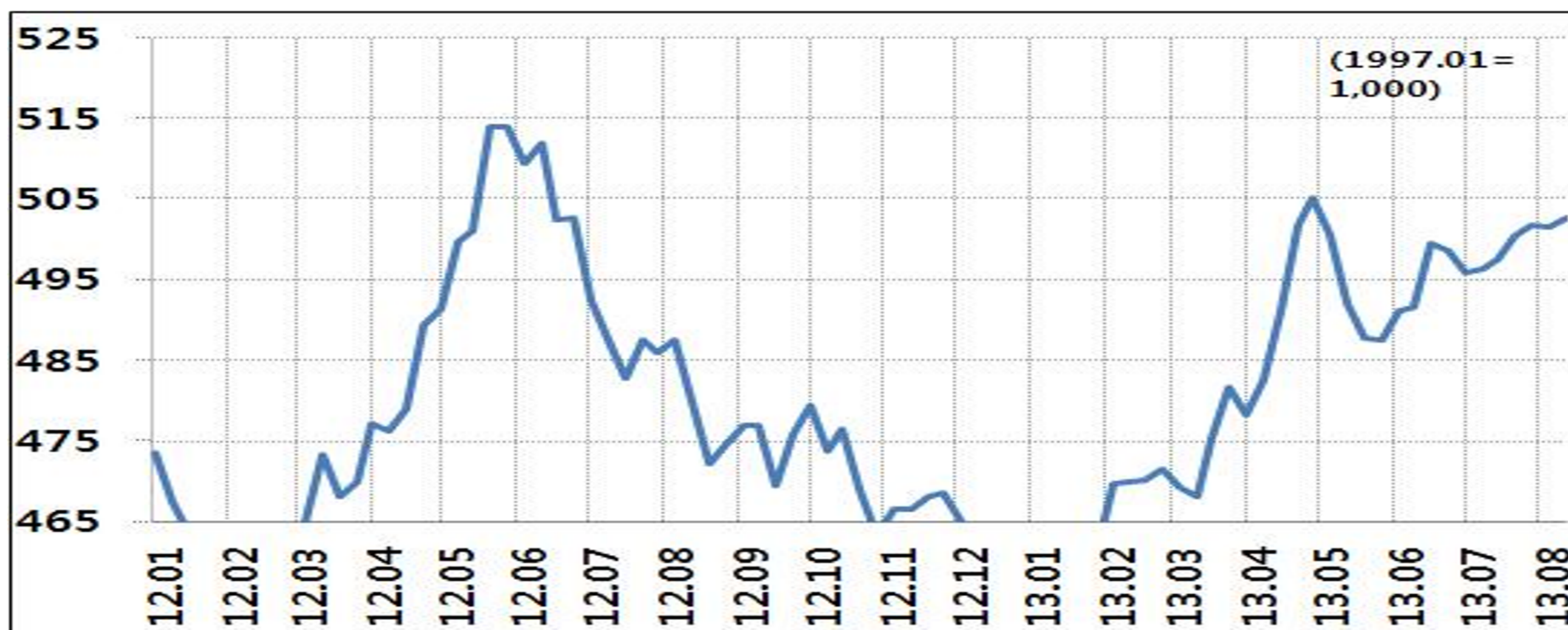
Clarkson

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



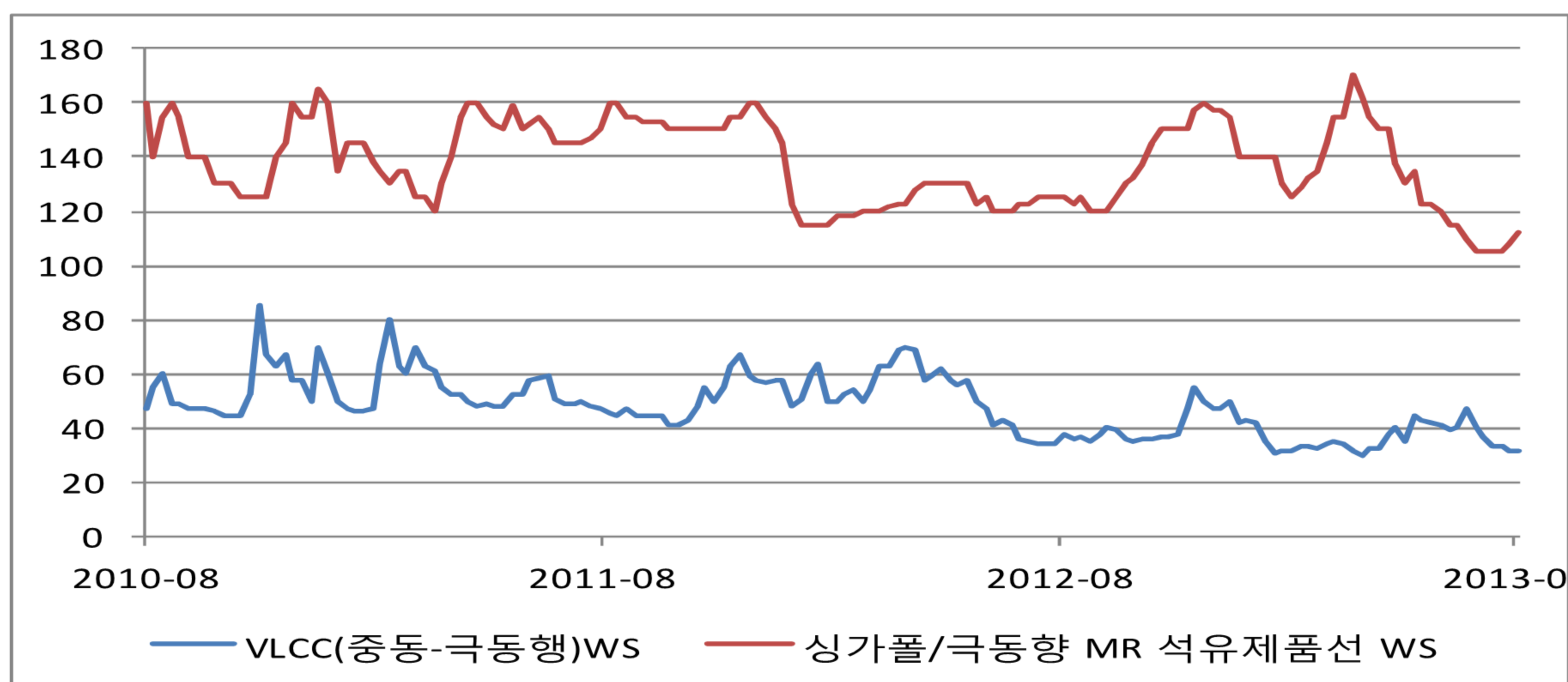
상해항운교역소

컨테이너선 용선 지수 (HRCI)



Lloyd's List

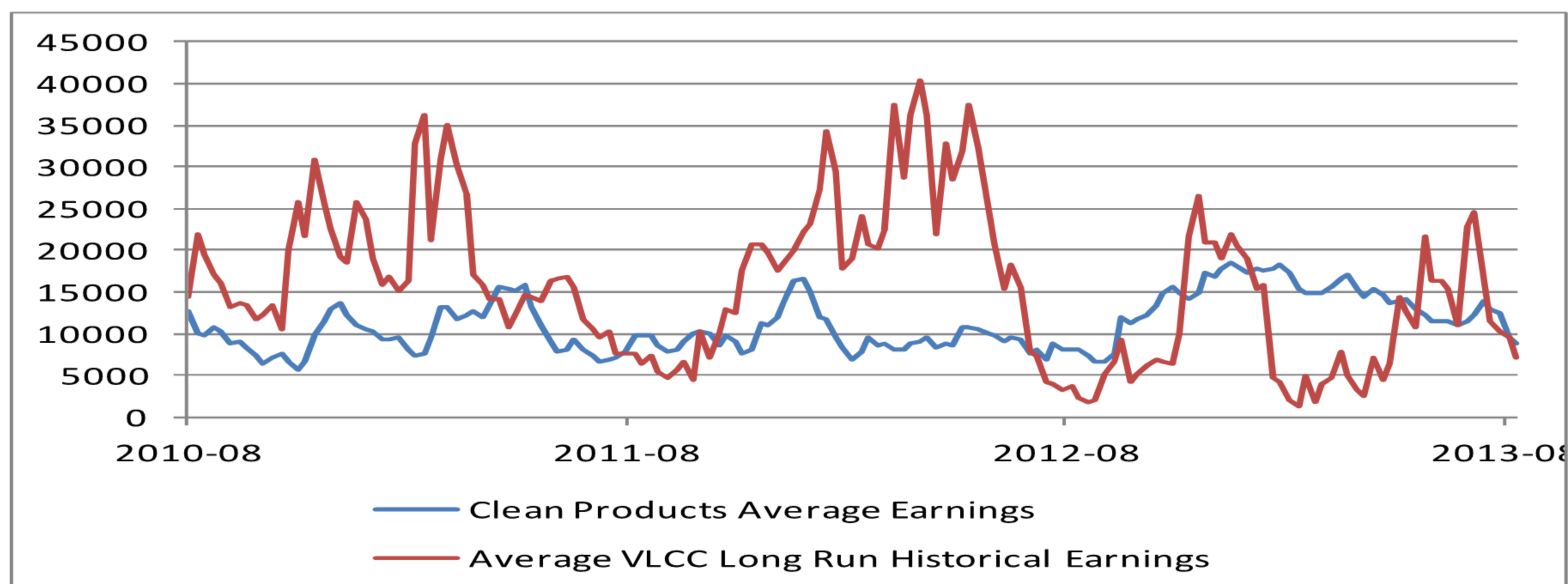
유조선 운임 지수(WS)



Clarkson

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



자료 : Clarkson.

주요 해운 지표 추이

		금주	(전 주비)	8월평균	2013년			2012년			
					최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선 시장 (\$ Million)		(8.23)									
건화물선(5년)	Panamax	22.0	(-)	22.0	18.0	21.0	18.5	18.0	27.5	22.4	
유조선(5년)	VLCC	55.0	(-)	55.0	55.0	57.0	55.9	57.0	65.0	62.7	
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.0	(-)	9.0	9.0	9.0	9.0	10.0	18.0	13.8	

신조선 시장 (\$ Million)		(8.23)								
건화물선	Panamax	26.8	(0.3)	26.5	25.8	26.8	25.9	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	89.5	(-)	89.5	89.5	92.5	90.4	93.0	99.0	95.8
컨테이너선	Sub-Panamax	31.0	(-)	30.9	30.0	30.8	30.3	30.5	38.0	33.6

연료유 (\$/Tonne)		(8.23)								
380 CST	Rotterdam	595.0	(-8.0)	600.5	570.0	646.0	598.4	550.5	720.0	638.8
	Singapore	600.5	(-6.0)	597.4	591.5	667.5	617.8	573.5	741.5	662.8
	Korea	634.5	(16.0)	622.4	612.5	688.0	643.6	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	621.5	(-6.0)	617.8	602.5	678.5	631.0	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$)		(8.23)								
철광석	국제價	135.9	(0.6)	133.1	113	158	135	88	149	129
	중국産	171.0	(-0.1)	168.2	159	189	172	143	195	173
연료탄	국제價	98.0	(-0.1)	98.0	96	98	97	96	119	103
	중국産	107.0	(-3.3)	110.0	107	116	114	112	148	126
	호주산	172.6	(9.6)	164.5	162	195	181	177	254	221
원료탄	내륙(외몽고)	89.1	(-0.1)	89.1	89	112	103	110	137	118
	중국産	160.4	(-0.1)	160.4	160	231	191	168	272	222
곡물	대두(국제)	1365.3	(82.0)	1334.8	1,283	1,613	1,452	1,048	1,771	1,474
	밀(국제)	634.5	(3.5)	647.5	628	791	701	591	943	754

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		6월	5월	4월	2013년(1월~5월)	2012년	합계	2011년	합계	
부산	수출	14,685	14,532	14,543	85,098	164,089		153,356		
	수입	12,844	12,842	13,540	75,981	147,950		140,978		
울산	수출	6,630	6,198	6,743	40,836	83,778		82,058		
	수입	8,926	8,508	8,862	55,652	113,193		111,695		
광양	수출	6,724	7,181	5,997	39,172	81,103		75,414		
	수입	13,061	12,401	12,512	75,667	156,238		144,514		